



Mercedes-Benz

Conducción eficiente con Mercedes-Benz

Contribuciones posibles del camionero a una conducción económica y consciente del medio ambiente, mediante aplicación de la nueva filosofía, un modo de conducir previsor y un manejo correcto del vehículo.

Observando todas las medidas, el conductor puede:

- reducir el consumo de combustible
- evitar averías
- aumentar la seguridad en el tráfico rodado
- contribuir a la conservación del valor del vehículo
- aumentar la velocidad media
- reducir los costos de reparación
- disminuir la contaminación del medio

Manejo correcto del vehículo:

• Mantenimiento y conservación regulares	El vehículo debe mantenerse siempre en estado óptimo
• Controles diarios de seguridad antes de cada viaje	Mediante reconocimiento a tiempo, se pueden evitar averías costosas e imprevistas
• Observar la presión de Inflado	Al bajar la presión de inflado, aumenta la resistencia a la rodadura y el consumo de combustible. (-1 bar = mayor consumo 5%)
• Ajustar correctamente el deflector del aire	El deflector de aire reduce el consumo sólo si está correctamente ajustado. Ver indicaciones en el libro del vehículo
• Sujetar el toldo correctamente .	Un toldo suelto o mal tensado aumenta la resistencia aerodinámica y se deteriora rápidamente
• No pisar el embrague al arrancar	El cojinete axial del cigüeñal no recibe engrase y se encuentra bajo la fuerza axial del embrague
• No dejar calentarse el motor con el vehículo parado	El motor tarda mucho tiempo en alcanzar la temperatura de servicio y consume mucho combustible
• Hacer calentar el motor y la cadena cinemática de modo sostenido, con carga moderada	El motor alcanza rápidamente su temperatura de servicio sin malgastar combustible.
• Parar el motor en paradas largas	El consumo de combustible al ralentí es: -Serie 900: 1 l/h -Serie 500: 1,5-2.0 l/h
• No calentar la cabina mediante el motor en ralentí	La calefacción independiente consume menos de 0,5 l/h
• Notificar a tiempo las averías	Prevenir ante que curar
• No perder de vista los gases de escape	Un ennegrecimiento de los gases de escape es síntoma de una mala combustión y de una posible anomalía
• Después de una marcha acelerada, dejar girar el motor breve tiempo en ralentí	Así se evitan daños por subidas locales de temperatura y el sistema de refrigeración y lubricación estabilizan la temperatura del motor
• Después de una breve parada, no dar en seguida pleno gas	El motor se enfría desde el exterior hacia el interior. Razón por la que todas las piezas deben alcanzar la temperatura de servicio antes del funcionamiento a plena carga. Una elevada diferencia de temperatura entre el pistón (caliente) y la camisa (fría) puede provocar un gripado del pistón.
• No dar gas antes de parar el motor	Esta mala costumbre no ofrece ninguna ventaja y provoca un consumo innecesario de combustible pudiendo dañar los cojinetes del turbo al seguir girando sin engrase
• Retirar el pie del pedal de embrague y la mano de la palanca de cambio	De este modo se evita desgaste en el cojinete de empuje o en los anillos deslizantes del cambio. Además las manos deben estar siempre sobre el volante.

La puesta en práctica de un modo de conducir económico y consciente del medio ambiente supone un manejo seguro y hábil del vehículo, que no sólo se logra mediante una experiencia de años, sino también estudiando las Instrucciones de servicio. Con el perfeccionamiento técnico constante de los vehículos, ha variado mucho de lo acostumbrado de los modelos antecesores.

Filosofía de conducción Mercedes-Benz

• Bajas revoluciones a pleno gas	El motor entrega la misma potencia a menos revoluciones y con un consumo menor.
• Bajo número de revoluciones cuando sea posible. Elevada potencia (revoluciones altas) sólo cuando sea necesario	En caso de requerir mucha potencia (p. ej. grandes pendientes, adelantamientos, o al incorporarse al tráfico), aplicarla toda la potencia (pleno gas hasta alcanzar el número de revoluciones nominal), pues el ganar tiempo es aquí más económico que el consumo adicional de combustible.
• Conducir fijándose en el sector verde del cuentarrevoluciones	El estilo económico de conducción según los principios arriba mencionados no puede llevarse a la práctica por el oído, sino observando el cuentarrevoluciones.
• No cambiar de marcha sin necesidad	Cada cambio de marcha implica pérdida de tiempo por interrupción de la fuerza de tracción, consumo innecesario de combustible por trabajar el motor en vacío y desgaste del embrague y de los elementos de sincronización del cambio.
• Avanzar marchas enteras (saltar marchas) cuando sea posible, dividir las cuando sea necesario	Con un cambio de 16 marchas, se pueden saltar marchas enteras al subir de marcha (terrenos favorables o poca carga) o al reducir (antes de una curva o zona de baja velocidad). (Se gana tiempo, al no interrumpir tanto la transmisión de fuerza.)
• No realizar doble embrague con gas intermedio	Estas ayudas para cambiar de marcha, conocidas de los cambios sin sincronizar, no son necesarias en los cambios sincronizados. Al efectuarse el cambio con más rapidez, se acorta la interrupción de la fuerza de tracción y se reduce el consumo de combustible.
• Con cambios con convertidor de par, dar plenos gases sólo cuando esté acoplado el embrague puente	Para aumentar el rendimiento, el convertidor de par se suprime en su función, a una velocidad determinada, mediante un embrague puente (entre 15 y 30 km/h, según ejecución del cambio). Hasta que se acople este embrague, (que se reconoce por un débil tirón), se recomienda acelerar con gas parcial, reduciéndose así la pérdida de potencia por resbalamiento del convertidor.
• En paradas largas, llevar el selector a la posición "N"	El consumo adicional en ralentí, estando acoplado un escalón del cambio, es de un litro por hora, aproximadamente.

Conducir de modo previsor

• Modo uniforme de conducir	Evitando variaciones y picos de velocidad, aumenta la velocidad media y disminuye el consumo de combustible. Importante: la resistencia aerodinámica y el consumo de combustible que ésta ocasiona, aumentan con el cuadrado de la velocidad de marcha.
• Evitar paradas innecesarias	En cada frenado, la energía cinética del vehículo se transforma en calor. Para acelerar de nuevo, esta energía ha de obtenerse del motor con un aumento del consumo. Con cada frenado que se evita, se ahorra por tanto combustible. Para volver a acelerar un conjunto de 40.0t de 0 a 90 km/h se necesitan 1,5 litros de combustible
• Frenar con economía	Utilizar el freno de motor y el retardador antes que el freno de servicio. Subir las revoluciones del motor en vacío para evacuar el calor generado en el motor y en el retardador. Importante: Precaución en carreteras heladas o con baja adherencia.
• Aprovechar los impulsos	En el descenso de pendientes, antes de alcanzar la llanura, soltar a tiempo el freno y aprovechar la inercia para propulsar el vehículo
• Dejar de acelerar a tiempo, por ejemplo: antes de llegar a la cumbre, salidas de autopista, etc.	Aprovechar la fuerza de inercia produce un ahorro de combustible, con esta reducción de velocidad se evita o reduce el uso de los frenos. Por una autopista llana, en un conjunto de 40.0t (si las condiciones de tráfico lo permiten), se puede dejar de acelerar 800 m antes de la salida. La pérdida de tiempo es insignificante.
• Mantener la distancia de seguridad	La distancia de un vehículo pesado respecto del vehículo precedente debería ser de 3 segundos. Es decir, que para alcanzar el punto donde se hallaba en ese momento el vehículo precedente, habrá que poder contar "41,42,43" esto implica una distancia de seguridad de 80-90 m. De este modo, aumenta la seguridad y el modo de conducir se puede adaptar "con previsión" a las condiciones del tráfico.
• Incorporarse al tráfico de modo ágil	Al incorporarse al flujo del tráfico (p. ej. entrada en la autopista), utilizar toda la potencia.
• Proyectar la ruta de antemano	Un itinerario de viaje cuidadosamente planeado, con un horario real preestablecido, hace posible ganar tiempo y ahorrar combustible. Escuchando las informaciones para el tráfico (antes de iniciar el viaje), pueden evitarse de antemano obstáculos, desviaciones y embotellamientos.
• Evitar circular por las rodadas llenas de agua	La resistencia a la rodadura aumenta con el espesor de la película de agua. Con una calzada bajo fuerte lluvia, el consumo de combustible puede aumentar hasta un 7 %.